全国貨物自動車運送適正化事業実施機関　URL http://www.jta.or.jp

適正化情報

平成22(2010)年
7月15日号
第65号

〒163-1519　東京都新宿区西新宿1-6-1 新宿エルタワー19階　☎03-5323-7245

事業用トラックの事故件数が減少傾向へ

国土交通省　交通事故要因分析報告書

国土交通省は7月6日、平成21年度の自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書をまとめた。

それによると、21年に事業用自動車が第一当事者となった事故件数は前年比8.5%減の5万1,510件、死者数は同8.8%減の468人となった。交通事故全体の減少幅が縮小傾向なのに対し、事業用自動車については順調に減少している。

社会的影響の大きい重大事故の要因分析では、トラック関係の事故として、コンテナ落下事故や居眠り運転事故など9件を取り上げた。コンテナセミトレーラの横転事故は、昨年5月に名古屋市で、落下したコンテナの下敷きになった乗用車の2名が死亡した事故を分析。

コンテナ緊締装置をロックしておらず、横転限界速度が大きく低下していたほか、当日の強風の影響や路面の逆バンク、急ハンドルでの切り返し操作による揺り返し現象の影響などにより横転に至ったと結論付けた。

再発防止策としては、緊締装置すべてを確実にロックすることのほか、道路状況に応じたハンドル操作をあげた。また、事業者に対しては、ロックの徹底とともに運行経路上の注意箇所、当日の天候等の注意点を運転者に伝えるよう求めた。

URL www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/press20100706.html

運転者の健康管理へ 国交省がマニュアル策定

国土交通省は7月6日、事業用自動車運転者の健康管理マニュアルと、運転者の健康管理手順の詳細を示した「本編」、要点を簡潔にまとめ利用しやすくした「運行管理者の手元利用版」および「運転者の手元利用版」を作成した。

これは、運転者が運転中に意識を失い、衝突事故を起こすなど健康状態に起因する事故が起きているため、運転者の健康状態を良好に維持するためのマニュアルとして策定したもの。

マニュアルでは、運送事業者が、健康診断などにより「運転者の健康状態の把握」を行ったうえで、乗務前点呼等で運転者の乗務に関して「乗務前の判断・対処」を行い、さらに運転者が乗務を開始した後の「乗務中の注意・対処」のための手順を示した。

URL www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/press20100706.html

適正化事業指導員の資質の向上並びに人材育成を目指して

平成22年度適正化事業指導員全国研修「専門研修」を9月に開催

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（全国実施機関）は、平成22年度適正化事業活動指針に基づき、適正化事業指導員の資質の向上並びに人材育成を図るため、専門知識を習得して事業者の良きアドバイザーとしての役割を果たすことを目的に「平成22年度適正化事業指導員全国研修（専門研修）」を平成22年9月9日～10日（東ブロック・秋田市）及び同月16日～17日（西ブロック・高知市）で開催する。研修会は、国土交通省並びに外部講師による講演のほか、適正化事業指導員が各分科会に分かれて当面する諸課題等について活発な意見交換が行われる。本年4月に開催の全国研修「初級研修」及び同「専門研修」の受講修了並びに実務経験1年以上を経て「適正化事業指導員資格者証」が全国実施機関より交付される。

全ト協 飲酒運転根絶へ取り組みを推進

飲酒運転防止対策マニュアル改訂

全日本トラック協会はこのほど、飲酒運転防止対策マニュアルを改訂した。

今回の改訂は、平成23年4月1日から施行されるアルコール検知器の使用義務付けなどを踏まえたもの。マニュアルは、飲酒運転に対するトラック運送事業者や管理者、ドライバーの意識改革を促進するとともに、飲酒運転防止対策を着実に実施していくことで、飲酒運転の撲滅を図ることが目的。

全ト協では、マニュアルに関する啓発パンフレットを10万部作成・配布し、会員事業者に対して周知徹底を進める。（マニュアルの全文は3面に掲載）

URL www.jta.or.jp

NEWS短信 トラック業界のニュースをピックアップ!!

国土交通省

今後の重点施策を提示 「政策集2010」発表

国土交通省は6月22日、今年度から取り組む重要政策をまとめた「政策集2010」を発表した。政策集は、①国土交通行政の大変革②環境・暮らし③安全・安心、セーフティネット関連――の3部構成。同省では今後、政策集に基づいて平成23年度概算要求、税制要望、法令改正などの作業を進めていく。

高速道路の整備のあり方・料金施策では、高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するため、経済効果や渋滞、環境、他の交通機関への影響などを社会実験で検証しつつ、高速道路の原則無料化を段階的に進める。また、高速道路の整備過程や事業の責任分担・プロセスなどの透明性の向上を図る。

URL www.mlit.go.jp/report/press/sogo08_hh_000025.html

高速道路無料化社会実験 6月28日からスタート

国土交通省は6月28日、平成22年度高速道路無料化社会実験を開始した。実験期間は23年3月末日まで。無料化対象区間は全国37路線50区間で、実験開始時の総延長は1,626kmだが、22年中に前倒しで供用予定の東九州自動車道の2区間を追加し、1,652kmで実施する。社会実験はETC搭載車に限定せず、現金利用者を含む全車種が対象になる。

同省では、社会実験の効果について、一般道路から高速道路への転換交通量、渋滞の変化などのデータをリアルタイムで収集して検証。23年3月末までの観測データをもとに、経済効果分析、CO_2排出量などの検証結果をとりまとめる。

URL www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

全ト協と共同で冊子発行

国土交通省は、全日本トラック協会と共同で、物流総合効率化法の活用術をまとめた冊子を発行した。

同法は、物流を総合的かつ効率的に実施することにより、物流コストの削減や環境負荷の低減などを図る事業に対して、総合効率化計画の認定、関連支援措置などを定めた法律。冊子では、総合効率化計画の認定を受けることで得られる税制特例などの優遇措置や、事業者による活用レポートなどを掲載。さらに、物流効率化がもたらす効果として、①人件費・燃料費などのコスト削減②新たなビジネスチャンスの創造③事故発生件数の削減④省エネ・CO_2削減などの環境負荷軽減――などを紹介している。

URL www.jta.or.jp/kikaku/pdf/butsuryukoritsuka.pdf

警察庁

交通事故死者数 最も遅いペースで2,000人台に

警察庁は6月16日、平成22年の交通事故死者数が15日現在で2,007人になったと発表した。同庁によると、2,000人台となったのは、昨年よりも3日遅く、統計が残っている昭和45年以降、最も遅いペースだという。

1月1日から6月15日までの交通事故死者数は前年比30人、1.5%の減少となったが、6月1日から6月15日までの交通事故死者数は同23人、14.0%増加している。

URL www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/memo0615.pdf

厚生労働省

平成21年度過労死等に係る労災補償状況

厚生労働省がまとめた平成21年度の脳・心臓疾患および精神障害等に係る労災補償状況によると、「過労死」等の労災請求件数は767件で、前年度比122件、13.7%減少した。支給決定件数は293件で、同84件、22.3%の減少となった。

業種別では、「運輸業・郵便業」の支給決定件数は85件となり、同14件の減少。このうち、「道路貨物運送業」は65件で、全業種中最多となった。

一方、精神障害等による労災請求件数は1,136件で、同209件、22.5%の増加。うち支給決定件数は234件となり、同35件、13.0%減少した。

業種別にみると、「運輸業・郵便業」の支給決定件数は23件で、前年度と同じ件数となった。このうち、「道路貨物運送業」は13件で、全業種中2番目の多さとなっている。

URL www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000006kgm.html

全日本トラック協会

「税制の手引き」作成 暫定税率廃止など詳しく解説

全日本トラック協会は、「トラック税制の基礎知識～トラック運送事業者のための税制の手引き～」を作成した。

同書は、トラック運送事業に関する税の仕組みを理解してもらい、事業経営に役立てることが目的。税制に関する「難しい」「分かりにくい」といった声に応えて、税金の仕組みとトラック運送事業者に必要な項目について平易に紹介している。

内容的には、税制の仕組みから事業経営における諸税および特別措置までを網羅。自動車関連諸税の暫定税率廃止や、ガソリン価格高騰時の軽油引取税の課税停止措置なども解説している。

URL www.jta.or.jp

飲酒運転防止対策マニュアル

（平成22年6月改訂）

1 従業員及び家族に対する積極的な指導・啓発活動の実施（事業者、運行管理者等）

⑴道路交通法、貨物自動車運送事業法等関係法令や飲酒による影響・弊害等を再確認させるための資料作成・研修等飲酒運転防止教育を積極的に行い、問題意識の共有を図るとともに従業員に必要な対策等の提言を求める。

⑵飲酒運転を根絶させるため、飲酒習慣や体質改善、勤務時間外の飲酒について事業経営者が手紙等で家族への協力要請を積極的に行う。

⑶労働組合、従業員との協力体制を強化する。

⑷ASK（アルコール薬物問題全国市民協会）が実施する飲酒運転防止のためのプログラムを活用する等、職場内に飲酒運転防止意識を浸透させる。

2 飲酒に関する規制の強化（事業者、運行管理者等）

⑴勤務に支障を及ぼす恐れのあるような飲酒を禁止する。

・勤務時間前８時間は飲酒を禁止する。なお、飲酒後８時間を経過すればアルコール血中濃度が必ず平常値に戻るものではないことの指導を徹底する。（年令、体質、体調、飲酒量により個人差がある。）

・勤務中（休憩、仮眠時を含む。）における飲酒を禁止する。

⑵飲酒運転に関する懲戒処分を強化する。（社内懲戒処分規程の制定・改正等）

3 運転者の飲酒状況等に係る実態の把握（事業者、運行管理者等）

⑴管理者による個別面談、自己申告等により個々の運転者の飲酒実態を把握する。また、健康診断結果を積極的に活用する。

⑵運転者本人の了解のもとに運転記録証明書を年１回取得して飲酒運転経歴が新たに発見された運転者に対しては社内処分を行うとともに厳正な指導を行う。

⑶飲酒傾向に問題がある運転者を管理者が把握した場合、直ちに乗務停止を行うとともに専門医によるカウンセリング等適切な処置を講じる。

（内閣府のホームページから交通安全対策の飲酒運転根絶対策を参照等）
http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/inshu/inshu_h20.html

4 厳正な点呼の実施（運行管理者等）

⑴出庫時・帰庫時の点呼においては対面による点呼を確実に実施して酒気帯びの有無を報告させるとともに、アルコール検知器を用いて確認しアルコール検知器の使用の有無及び酒気帯びの有無を点呼簿に記録する。また、酒気帯びの有無の判断は道路交通法施行令第44条の３に規定する血液中のアルコール濃度0.3mg/mℓ又は呼気中のアルコール濃度0.15mg/ℓ以上であるか否かを問わないものとする。なお、酒気帯びが確認された場合は、⑸による措置をとる。

⑵対面による点呼が出来ない場合において、点呼を行う場合は、運転者にアルコール検知器を携行させ、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させ、点呼時に酒気帯びの有無をアルコール検知器を用いて測定させ、その結果を電話その他の方法（通信機能を有し、又は携帯電話等通信機器と接続するアルコール検知器を用いる場合にあっては、当該測定結果を営業所に伝送させる方法）で報告させるとともに、アルコール検知器の使用の有無及び酒気帯びの有無を点呼簿に記録する。

⑶点呼内容を充実・強化する。

・点呼執行者と運転者との物理的距離（起立位置・足型表示等）の見直しを行い、運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等目視等でも酒気帯びの有無を確認する。

・乗務前の「飲酒の有無・量・飲酒後経過時間・睡眠状況・体調等」を運転者から自発的に報告するよう改善する。

・乗務終了後の酒気帯びの有無の確認を徹底する。

⑷点呼の執行体制を強化する。

・運行管理者と運行管理補助者との業務に見合った運行管理体制及び連携体制を確立し、厳正な点呼を実施する。

・照明等点呼執行場所の環境改善に努める。

⑸酒気帯びが確認された運転者に対しては、乗務禁止を命じる。なお、帰庫時等において酒気帯びが確認された場合は厳正な処分を行う。

5 アルコール検知器の使用の徹底等（運行管理者等）

⑴アルコール検知器を営業所ごとに設置し、必要に応じ携帯型アルコール検知器等を備え置き、又は営業所に属する事業用自動車に設置するものとする。

⑵アルコール検知器は呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有するものを備え付けるものとし、アルコールを検知して原動機が始動できないようにする機能（アルコールインターロック）を有するものを含む。

⑶アルコール検知器は、常時有効に保持（正常に作動し、故障がない状態）しなければならない。このため、アルコール検知器の製作者が定めた取扱説明書に基づき適切に使用し、管理し及び保守するとともに、次の基準により定期的に故障の有無を確認し、故障がないものを使用する。

①毎日確認すべき事項（アルコール検知器を運転者に携行させるか、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させる場合は、運転者の出発前に行う。）

㋐アルコール検知器の電源が確実に入ること。

㋑アルコール検知器に損傷がないこと。

②毎日確認することが望ましく、少なくとも１週間に１回以上確認すべき事項（アルコール検知器を運転者に携行させるか、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させる場合は、運転者の出発前に行う。）

㋐確実に酒気を帯びていない者が当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知しないこと。

㋑洗口液、液体歯磨き等アルコールを含有する液体又はそれをうすめたものを、スプレー等により口内に噴霧した上で、当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知すること。

⑷アルコール検知器を運転者に貸し出して個々の運転者のアルコール濃度がどの程度の時間経過により平常値に戻るかを自覚させ、アルコールによるリスクを認識させる。

6 情報提供及び理解を求めるための措置（事業者等）

各事業者ごとの飲酒運転防止対策の実施状況や飲酒運転撲滅のための決意表明等を事業者の社内誌及び各都道府県トラック協会の広報誌に掲載して社内外に理解を求める。

目で見るワンポイントDATA

JILS 2009年度物流コスト調査

物流コスト比率が過去最低に

㈳日本ロジスティクスシステム協会（JILS）がまとめた「2009年度物流コスト調査報告書」によると、売上高物流コスト比率（全業種平均）は前年度比0.10ポイント減の4.77%で、調査開始以来最低の値となった。

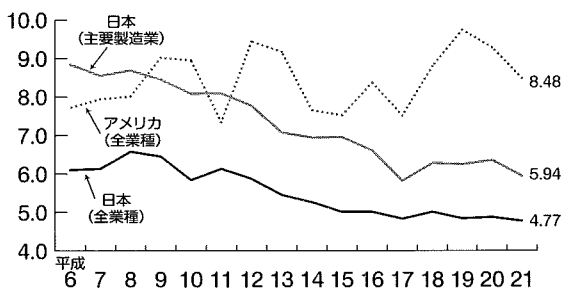
調査は、製造業・卸売業・小売業など842社にアンケートを実施、214社が回答した。

JILSでは今回の調査結果について、荷主各社が景気の急速な悪化に対応するため、これまで以上に物流コスト削減に踏み込んだことや、燃料価格の急落などが要因と分析している。

物流コスト削減策については、在庫削減、物流拠点の見直し（廃止・統合・新設）、積載率の向上（混載化、帰り便の利用等）などがおもな取り組みとなっている。

URL www.logistics.or.jp/search/chart/cost/index.html

日米における売上高物流コスト比率の推移



（注）：アメリカはLogistics Cost and Service（Establish,Inc.）のデータより作成している
年次は、日本は調査年（年度）、アメリカは報告年を示している

判例に学ぶ企業管理

弁護士 阿部 三夫

弁護士 阿部 三夫

第52回

居眠り運転で加速と減速を繰り返しながら走行していたトラックに後続のトラックが追突した事故について、先行車と後続車の過失割合が70：30とされた事例

乙は、丙社の従業員としてトラックを運転して、宮崎県内と九州各地とを一泊二日で往復する貨物運送業務に従事していましたが、午前零時頃、福岡県八女市内の九州縦貫自動車道を福岡方面に向けて走行中、前夜の寝不足や積荷作業の疲れなどから、眠気に襲われてアクセルの調整がうまくできずに、アクセルを踏み込む力が弱くなってエンジンブレーキがかかって減速したかと思うと（この場合、ブレーキランプは点滅しません）、その後踏み込みが強くなって加速するといった形で、加速と減速を繰り返していました。そして、だんだん速度が落ち、時速42kmまで急加速した後、急激に減速して時速30kmになるといった状態で走行していたとき、ピアノを積載して走行していた後続の甲運転のトラックが追突し、甲は全身打撲により即死しました。

裁判所は、本件事故は、乙の居眠り運転とこれによる極めて遅い低速度での走行という重大な過失があったところに、甲の前方安全確認義務違反の過失が競合して発生したものだとした上で、甲と乙の過失割合について、次のとおり判断しました。

まず、乙には、居眠り運転及び最低速度違反（高速道路の最低速度は時速50km）という極めて悪質な過失があるところ、乙は寝不足から眠気にたびたび襲われて途中路肩に停車したにもかかわらず、貨物搬入予定時刻に間に合わせようとして敢えて運転を継続して本件事故に至ったものであり、これが本件事故発生の大きな要因となっているのであって、極めて重大な過失といわねばならないし、また、乙が、照明設備のない暗い夜間に最低速度違反の低速度で走行しいることは、通常の高速道路の走行では想定されていないものであって、極めて危険な運転といわざるを得ないとしました。

他方、甲には前方安全確認義務違反の過失が認められるが、トラックの夜間走行においては、トラック運転手が本能的不安から無意識のうちに車間距離を詰めようとして追突事故を起こしがちであり、甲の前方安全確認義務違反は、トラック運転者にあり得る過失ということができ、乙のトラックが異常な走行をしていたことに対比すれば、本件事案においては甲の前方安全確認義務違反の過失を特に重大視することはできないとしました。

そこで、本件事故における過失割合は、乙が70%、甲が30%と認めるのが相当だとしました。

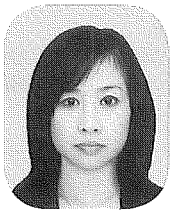
（福岡地裁平成20年6月5日判決、交通事故民事判例集41巻3号698頁）

経営相談コーナー

椿先生に聞く

第17回 平成22年6月30日から

改正育児・介護休業法



社会保険労務士 椿 妙子

改正育児・介護休業法が平成22年6月30日から施行されました（従業員100人以下の中小企業については、一部規定のみ平成24年6月30日まで猶予）。育児・介護休業法は、企業・事業所の規模や業種を問わず適用されます。

少子化の流れを変え、男女ともに子育てや介護をしながら働き続けることができるよう改正されました。

おもな改正のポイント

Ⅰ　パパの育児休業取得促進

①父母ともに育児休業する場合、休業が1歳2カ月まで延長可能に。（通称「パパママ育休プラス」）

②産後8週間以内に父親が育児休業を取得した場合、再度休業の取得が可能。

③配偶者が専業主婦（夫）であっても育児休業の取得ができる。

Ⅱ　子育て期間中の働き方の見直し

④短時間勤務制度の義務化

3歳までの子を養育する労働者が希望すれば利用できる短時間勤務制度（1日6時間）を設けることが会社の義務になります。

⑤所定外労働の免除の義務化

3歳までの子を養育する労働者が請求すれば所定外労働（残業）を免除しなければなりません。

⑥子の看護休暇の拡充

小学校就学前の子がいる場合年5日、2人以上であれば年10日の看護休暇付与日数になります。（改正前は一律5日）

子の予防接種や健康診断でも取得できるようになりました。

Ⅲ　仕事と介護の両立支援

⑦介護のための短期の休暇制度の創設

要介護状態にある家族が1人であれば年5日、2人以上であれば年10日の介護休暇付与日数になります。

＊④⑤⑦について、従業員100人以下の企業は平成24年6月30日施行予定

改正に伴い、就業規則や育児・介護休業規定等に制度を定めておく必要があります。

都道府県労働局雇用均等室で配布しているパンフレットや厚生労働省ホームページに規定例が掲載されていますので、不備がないよう点検・見直しを行い、法に沿った整備を進めてください。

※雇用保険の育児休業給付制度も連動して改正されていますので受給されるよう活用してください。